Deutscher Bundestag **Drucksache 13/6949**
13. Wahlperiode

13. 02. 97

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva Bulling-Schröter, Dr. Dagmar Enkelmann, Rolf Köhne, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

Sicherheit von Atomtransporten

Ein Unglück mit Atomtransporten im Schienenverkehr wurde bis zum Zeitpunkt, als es sich am 4. Februar 1997 um 6.31 Uhr auf französischem Boden und kurz nach Überquerung des Grenzübergangs Perl–Apach ereignete, als „absolut unmöglich" und „völlig ausgeschlossen" bezeichnet: Die Lok und die ersten vier Wagen eines mit 180 Tonnen Atommüll beladenen Zuges sprangen aus dem Gleis – und stürzten glücklicherweise nicht um.

Sogleich wurde regierungsamtlich erklärt, es sei „keine Radioaktivität ausgetreten"; dies hätte „selbst im Fall eines Umstürzens der Behälter nicht erfolgen können" (Neues Deutschland vom 5. Februar 1997). Dabei wurde zu diesem Zeitpunkt noch davon ausgegangen, es handle sich um Castor-Behälter. Tatsächlich handelte es sich um Behälter vom britischen Typ Excellox 6, deren Zustand zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht untersucht war (Frankfurter Rundschau vom 5. Februar 1997). Längst ist dokumentiert, daß Radioaktivität bei solchen Transporten entweichen kann – es hängt lediglich davon ab, von welcher Höhe ein entgleister Waggon mit Atombehältern abstürzt. Der Gleisbruch, der am 4. Februar 1997 Ursache für das Unglück war, kann sich überall ereignen – z. B. auch auf einer Brücke.

Im weiteren Verlauf sollte der Atomtransport per Schiff (über Dünkirchen) nach Großbritannien gelangen. Die feste Verbindung durch den Eurotunnel wird auffälligerweise vermieden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was war nach den aktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung die Ursache für das Bahnunglück mit dem Atomtransport am 4. Februar 1997?

2. Wie genau definiert die Bundesregierung die Art und Strahlung der atomaren Ladung des besagten Transportes?

3. Treffen insbesondere Berichte zu, daß die Ladung auch Plutonium enthielt, und wenn ja, in welcher Form und in welcher Menge?

4. a) Stimmt die Bundesregierung zu, daß es sich um einen besonders umfangreichen Transport radioaktiven Materials handelte, wenn nach Angaben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zwischen 1973 und 1995 insgesamt 1 500 Transporte „etwa 5 000 Tonnen radioaktives Material" („Frankfurter Allgemeine Zeitung" vom 5. Februar 1997) befördert wurden, der besagte Transport am 4. Februar 1997 jedoch 180 Tonnen radioaktives Material geladen haben soll?

   b) Wie hoch waren in den vergangenen Jahren die jeweils geladenen Mengen radioaktiven Materials bei Transporten abgebrannter Brennelemente?

   c) Welche Anzahl von Transporten in die Wiederaufbereitungsanlagen La Hague und Sellafield gab es seit 1993 außer den in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Gruppe der PDS auf Drucksache 13/2701 genannten, und wie viele davon wurden

   — in Castor-Behältern,

   — in Excellox-Behältern,

   — in anderen Behältern

   transportiert?

5. Auf welcher Streckenführung verlief der Atomtransport von seinem Beginn beim AKW Emsland, und auf welcher Strekkenführung hätte er durch Frankreich geführt werden sollen?

6. Stimmt die Bundesregierung Informationen zu, wonach Castor-Behälter einen Fall aus neun Meter Höhe unbeschadet überstehen?

7. Trifft diese Fallsicherheit auch für die beim fraglichen Transport verwandten Behälter vom Typ Excellox 6 zu?

8. Wie viele Brücken mit einer Höhe über neun Metern gibt es auf der für den Transport vom 4. Februar 1997 benutzten Route durch die Bundesrepublik Deutschland, durch Frankreich und Großbritannien?

9. Ist es zutreffend, daß der Transport ab Dünkirchen mit einem Schiff erfolgen sollte, und wenn ja, um welche Art Schiff sollte es sich handeln, und welche Art Absicherung sind auf diesem Schiff gegen Unfälle vorhanden?

10. Bis zu welcher Tiefe halten die zum Einsatz gelangten Atomtransportbehälter dem Wasserdruck im Meer stand, und wie tief sind die zu durchfahrenden Gewässer Ärmelkanal und Irische See auf der ausgesuchten Route?

11. Warum wurde eine Passage auf dem Wasser gewählt, obwohl inzwischen eine feste Schienenverbindung (Eurotunnel) existiert?

12. Welche Preise fallen bei dem fraglichen Transport über See an, und welche würden im Fall einer Querung im Eurotunnel anfallen?

13. Welches Bahnpersonal hat den fraglichen Transport begleitet:
    a) wie viele Personen,
    b) welcher Arbeitgeber,
    c) welche Ausbildung

    jeweils auf deutscher und französischer Seite?

14. Welche Veränderungen hätten sich hinsichtlich der personellen Begleitung und der in Frage 13 genannten Kriterien beim weiteren Transport über Wasser ergeben?

Bonn, den 13. Februar 1997

Dr. Winfried Wolf
Eva Bulling-Schröter
Dr. Dagmar Enkelmann
Rolf Köhne
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333